

## ”Transportstøtte” til funksjonshemmede

av

Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS)

[gisle.solvoll@hibo.no](mailto:gisle.solvoll@hibo.no)

Tlf. +47 75 51 76 32

Fax. +47 75 51 72 68

# **FORORD**

Dette notatet er presentert som et paper på en nasjonal konferanse om forskning om funksjonshemmede på Lillehammer 20. og 21. september 2004.

# INNHold

<b>FORORD .....</b>	<b>1</b>
<b>1   INNLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>2   SAMMENHENG MELLOM UNIVERSELLE OG SELEKTIVE LØSNINGER PÅ TRANSPORTOMRÅDET?.....</b>	<b>5</b>
<b>3   ULIKE ”TRANSPORTSTØTTEORDNINGER” .....</b>	<b>7</b>
3.1   STØNAD TIL ANSKAFFELSE AV BIL .....	7
3.2   GRUNNSTØNAD TIL DEKNING AV NØDVENDIGE EKSTRAUTGIFTER TIL TRANSPORT, ..... HERUNDER DRIFT AV DEN FUNKSJONSHEMMEDES BIL .....	8
3.3   REISETILSKUDD VED MIDLERTIDIG SYKDOM SOM ET ALTERNATIV TIL SYKEPENGER .....	9
3.4   DEKNING AV REISEUTGIFTER KNYTTET TIL YRKESRETTET ATTFØRING .....	9
3.5   TRANSPORTTJENESTEN FOR FUNKSJONSHEMMEDE (TT-ORDNINGEN) .....	9
3.6   ARBEIDS- ELLER UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE .....	9
<b>4   SAKSBEHANDLINGSRUTINER.....</b>	<b>11</b>
4.1   SØKNADER OM TT .....	11
4.2   SØKNADER OM GRUNNSTØNAD.....	11
<b>5   YTELSER OG ”MÅLGRUPPER” FOR STØTTEORDNINGENE .....</b>	<b>13</b>
<b>6   ”OVERLAPPING” MELLOM ORDNINGENE.....</b>	<b>15</b>
<b>7   KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....</b>	<b>18</b>
<b>REFERANSER.....</b>	<b>20</b>

# 1 Innledning

Studier viser at de fleste i løpet av livet opplever problemer i forhold til transport. Til enhver tid er det mellom 20 % og 30 % av befolkningen som har slike problemer pga. funksjonshemninger, midlertidige skader eller andre forhold, (ECMT, 1999). I St.meld. nr. 92 (1984-85) anslås det at omlag 3 prosent av Norges befolkning har behov for spesialkjøretøy og/eller hjelp ved reises begynnelse og slutt. Ytterligere 3 % antas å ha betydelige problemer med å benytte ordinær kollektivtransport, mens 6 % antas å kunne benytte vanlig kollektivtransport, om enn med varierende vanskelighetsgrad. Til sammen utgjør dette 12 % av befolkningen, noe som tilsvarer mer enn Oslos samlede innbyggertall. Et betydelig antall personer må således ha en eller annen form for spesiell tilrettelegging når de skal forflytte seg utendørs. Dette innebærer at en bedre tilrettelegging av transporttilbudet i bred forstand har betydning for svært mange mennesker. Et transporttilbud som inkluderer flest mulig er en vesentlig forutsetning for å oppnå full deltakelse og likestilling, som er en uttalt politisk målsetting i Norge for å oppnå et samfunn for alle.

Funksjonshemming i tilknytning til transport omtales ofte som *forflytningshemming*. Dette begrepet er mer vidtfavnende enn funksjonshemming, da det også inkluderer personer som har midlertidige problemer med å forflytte seg eller som ikke betrakter seg selv som funksjonshemmet. En vanlig inndeling av forflytningshemmede er i gruppene *bevegelseshemmede*, *orientershemmede* og *miljøhemmede*. Bevegelseshemmede omfatter blant annet rullestolbrukere, mennesker som trenger krykker, mennesker med revmatisme, med hjerte-problemer og med nedsatt kraft i armer og bein. Til gruppen orientershemmede regnes blinde og svaksynte, døve og andre hørselshemmede samt mennesker med forståelses-handikap, for eksempel dyslektikere og psykisk utviklingshemmede. Som miljøhemmede regnes normalt mennesker med astma og allergi som reagerer på ulike stoffer i miljøet, for eksempel i forbindelse med berøring av forskjellige materialer og ved forurensning og stoffer i luften, for eksempel pollen. Hvem det er naturlig å omtale som forflytningshemmede, og hvilken transportmessig tilrettelegging som kan forbedre deres situasjon, er for øvrig nærmere diskutert i Solvoll Amundsveen og Anvik (2001), Solvoll og Amundsveen (2003) samt i ECMT (1999). "Gruppeinndelingen" over har opplagt sine svakheter, bl.a. fordi mange forflytningshemmede har mer enn kun ett problem, slik at de vil kunne høre inn under flere hovedgrupper samtidig. Inndeling i hovedgrupper er derfor mest egnet som en huskeregel for hva vi mener med forflytningshemming. Dette kan så medvirke til å skape forståelse for hva som må til for å gjøre samfunnet mer tilgjengelig for personer med forflytningshemninger.

I hovedsak er det to veier å gå når det gjelder strategi for tilrettelegging. Den ene går ut på å lage en egen versjon som er spesielt tilpasset en spesiell gruppe brukere, for eksempel brukere med en eller annen funksjonshemming. Dette kalles *selektiv* utforming. Den andre går ut på en tilpasning slik at den kan forstås og benyttes av alle. Dette kalles *universell* utforming. The Center for Universal Design (1997) definerer universell utforming og formålet med dette slik:

"Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming. Hensikten med konseptet universell utforming er å forenkle livet for alle ved å lage produkter, kommunikasjonsmidler og bygde omgivelser mer brukbare for flere mennesker, med små eller ingen ekstra kostnader. Konseptet universell utforming har som målgruppe alle mennesker; i alle aldre, størrelser og med ulike ferdigheter".

Innenfor kollektivtransporten medfører prinsippet om universell utforming at flest mulig skal kunne benytte det ordinære transporttilbudet på en normal og likeverdig måte. I Norge er det i dag en uttrykt politisk målsetting at det skal legges til rette for at alle transportbrukere kan betjenes med det ordinære transporttilbudet uten at det etableres særskilte løsninger, som for eksempel dagens transportordning for funksjonshemmede (TT-ordningen). Dette framgår blant annet av St.meld. nr. 46 (1999–2000). Denne målsettingen er ytterligere presisert og forsterket i St.meld. nr. 26 (2001–2002). Her står det blant annet at det for kollektivtransporten er et mål at transportmidler og infrastruktur skal være tilgjengelig for alle innen 2012. I den nylig fremlagte St. meld. nr. 24 (2003–2004), videreføres regjeringens politikk på tilgjengelighetsområdet, og i perioden 2006–2009 legges det blant annet opp til å igangsette et tilgjengelighetsprogram (BRA) som vil rette innsatsen mot Bedre transportinfrastruktur, Rullende materiell og Aktiv logistikkforbedring. Programmet vil blant annet benytte erfaringene som høstes gjennom det pågående svenske prosjektet ”Hele Resan” i arbeidet med å gjøre transportinfrastrukturen i Norge tilgjengelig for alle.

Undersøkelser av tilretteleggingen av det kollektive transportsystemet i Norge for personer med forflytningshemninger, jf. Norges Handikapforbund (2001), viser at det i vårt land er en svært lang vei å gå før målsettingene om et tilgjengelig transportsystem for alle kan sies å være en realitet. Lyche og Hervik (2001) og (2002) har gjennomført analyser av forventede kostnader ved å gjøre offentlig transport i Norge tilgjengelig for alle innen 2012. Resultatene av analysen viser at tilgjengelighetstiltakene vil koste over 6 mrd. kroner eller om lag 550 mill. kroner pr. år, jf. NOU 2001:22. Selv om det er stor usikkerhet knyttet til disse tallene, vil en oppfyllelse av målsettingen om tilgjengelighet for alle innen 2012 utvilsomt medføre betydelige økonomiske utlegg. På denne bakgrunn må de politiske målsettingene på tilgjengelighetsområdet sies å være svært ambisiøse. Det vil derfor fortsatt være behov for ulike selektive løsninger i lang tid framover.

Formålet med dette paperet er å beskrive innretningen til og formålet med de tilgjengelige ”transportstøtteordninger” (selektive ordninger) for funksjonshemmede i Norge samt analysere og drøfte omfanget av overlappingen mellom og nytten av ordningene. Hovedvekten vil bli lagt på den fylkeskommunale TT-ordningen (transportordningen for funksjonshemmede) og de transportrelaterte trygdeytelsene trygdebil og grunnstønad til transport. I kapittel 2 beskrives sammenhengen mellom universelle og selektive tiltak på transportområdet. I kapittel 3 gjennomgås de ulike selektive ”transportstøtteordningene” i Norge mens saksbehandlingsrutinene knyttet til søknader om å få tilgang til de sentrale ordningene beskrives i kapittel 4. Ytelsene til og bruken av de sentrale ordningene beskrives i kapittel 5, mens det i kapittel 6 fokuseres på graden av overlapping mellom ordningene. I kapittel 7 trekkes konklusjonene og det gis noen avsluttende bemerkninger til arbeidet.

## 2 Sammenheng mellom universelle og selektive løsninger på transportområdet?

Det er generell enighet blant brukerorganisasjonene i Norge om at et tilrettelagt transport-system som er tilgjengelig for alle, er den beste måten å løse mobilitetsproblemene til personer med forflytningshemninger på. Dette betyr at universell utforming må være hoved-prinsippet for transportpolitikken. De prinsipper som ligger til grunn for en slik tilnærming er, med utgangspunkt i busstransport, på en god måte diskutert i Gillingwater og Tyler (2001), og kan omtales som å lukke tilgjengelighetsgapet. Se figur 2.1.

UAVHENGIGHET				AVHENGIGHET				
Uten hjelp	Teknisk assistanse (f.eks. rullestolbruker)	Personlig assistanse på deler av turen	Personlig assistanse på store deler av turen	Personlig assistanse på hele turen				
Ordinære bussruter	TILGJENGELIGHETSGAP				Tilrettelagt transport (TT)			
Lavgolv busser (LGB)					LGB	TT		
LGB					Tiltak i transport-nettverket (TIN)	TIN	LGB	TT
LGB					TIN	Tilgjengelig informasjon	TIN	LGB

**Figur 2.1: "Lukking" av tilgjengelighetsgapet.**

I figur 2.1, er graden av avhengighet av hjelp for å gjennomføre en reise forenklet til 5 nivå, basert på de mulighetene en person har til å kunne gjennomføre hele reisekjeden uten hjelp (lengst til venstre) til det tilfellet der reisen kun kan gjennomføres dersom personen har hjelp på hele turen (lengst til høyre). De fem nivåene kan derfor betraktes som en stegvis endring i avhengighet, fra null avhengighet via avhengighet av hjelpemiddel (for eksempel rullestol eller høreapparat), delvis hjelp av andre (hjelp til å komme seg på bussen), avhengighet av å ha ledsager på hele reisen, til omfattende hjelpebehov i alle reisens faser. Hver endring i avhengighetsnivå innebærer en terskel som bestemmer tilgjengeligheten til transportsystemet.

Figur 2.1 viser videre reduksjonen i tilgjengelighetsgapet som kan forventes ved ulike endringer i bussrutetilbudet. Disse reduksjonene skyldes først at konvensjonelle busser erstattes med nye lavgolvbusser, deretter gjennom ulike tiltak i transportnettverket (for eksempel tiltak på holdeplasser og terminaler) og til slutt gjennom innføring av fullt tilgjengelige informasjonssystemer.

Hovedmålgruppen for den konvensjonelle kollektivtransporten består av de som ikke trenger noen form for assistanse for å kunne reise, mens de som trenger personlig assistanse under hele reisen eller som ikke kan gjennomføre hele reisekjeden uten hjelp, må henvises til en eller annen form for spesialtransport (for eksempel TT-ordningen). I første rad illustreres dette ved at personer som ikke er i stand til å benytte den ordinære kollektivtransporten, og sam-

tidig ikke får innvilget spesialtransport, havner i tilgjengelighetsgapet. Dette vil være utgangspunktet før tilgjengelighetstiltak gjennomføres. Andre rad viser mulige konsekvenser av at lavgulvbusser introduseres. Innsetting av slike busser utvider markedet til den ordinære kollektivtransporten, samtidig som en del personer som ikke har tillatelse til å anvende spesialtransport nå kan benytte seg av de nye bussene. Samtidig forsvinner behovet for TT for personer med de minst alvorlige forflytningshemningene.

De siste to radene følger samme prinsipp, og viser konsekvensene for tilgjengelighetsgapet gjennom forbedringer i transportnettverket og gjennom implementering av nye tilgjengelige informasjonssystemer. Som ved innføringen av nye lavgulvbusser vil den samlede virkningen av disse to tiltakene medføre en ytterligere reduksjon i tilgjengelighetsgapet. Gjennomføringen av de ulike tilgjengelighetsforbedringene innebærer imidlertid ikke at behovet for spesialtransport forsvinner. Tiltakene gjør imidlertid at spesialtransporten mer kan målrettes mot de personer som, selv ved innføringen av de aktuelle tilgjengelighetstiltakene, ikke kan benytte bussrutetilbudet.

### 3 Ulike "transportstøtteordninger"

Som en hovedregel har ikke forflytningshemmede, på linje med den øvrige befolkning i Norge, noen lovfestet rett til et tilpasset transporttilbud i offentlig regi. Som nevnt i innledningen, er et overordnet mål på transportområdet at flest mulig skal kunne benytte seg av det ordinære kollektive transporttilbudet. Dette innebærer et hovedprinsipp om en universell utforming av tilbudet. Spesialtilbud, som for eksempel transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen) bør ut fra dette prinsippet kun betraktes som et supplement. Da det i Norge er svært langt frem til en målsetting om et universelt transportsystem er oppfylt, er det i dag etablert flere individrettede ordninger for personer som av ulike årsaker ikke kan benytte det ordinære kollektive transportsystemet. Dette er:<sup>1</sup>

- Stønad til anskaffelse av bil, grunnstønad til dekning av nødvendige ekstraavgifter til transport, herunder drift av den funksjonshemmedes bil samt reisetilskudd ved midlertidig sykdom som et alternativ til sykepengene. Ordningene administreres av trygdeetaten og er hjemlet i folketrygdloven.
- Dekning av reiseavgifter knyttet til yrkesrettet attføring, organisert av Aetat.
- Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen), organisert av fylkeskommunene.
- Forsøksordning med å tilby arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede, organisert som en del av den ordinære TT-ordningen i halvparten av fylkene<sup>2</sup> og gjennom trygdeetaten i de resterende fylkene.

I dette paperet vil vi spesielt diskutere TT-ordningen, bilstønadsordningen og grunnstønad til transport. Nedenfor er de ulike ordningene kort omtalt.

#### 3.1 Stønad til anskaffelse av bil

Funksjonshemmede som kan kjøre egen bil (eller som har sjåfør) kan få stønad fra folketrygden til anskaffelse av bil (bilstønad) dersom dette bidrar til å forbedre funksjonsevnen i arbeidslivet og/eller dagliglivet. Søkeren må ha vesentlig og varig nedsatt funksjonsevne i dagliglivet på grunn av sykdom, skade eller lyte. Det er videre en forutsetning at bil er et nødvendig og hensiktsmessig tiltak for å bedre funksjonsevnen. Dersom søkeren fyller vilkårene for støtte til kjøp av egen bil, vil det være avgjørende for hva slags stønad vedkommende får, om det er behov for en spesialtilpasset kassebil (gruppe 2 bil) eller en ordinær personbil med mindre tilpasninger (gruppe 1 bil). Det er ingen nedre aldersgrense for

---

<sup>1</sup> I tillegg til ordningene nevnt i de fire strekpunktene gir lov om grunnskolen og den videregående opplæringa fra 1998, rett til offentlig transport for skoleelever. Dette gjelder *alle* elever, men for forflytningshemmede gjelder spesielt at de er unntatt fra avstandsbegrensningene. Den samme loven gir funksjonshemmede førskolebarn rett til transport i de tilfeller der kommunen har valgt å gi et spesialpedagogisk tilbud. I forbindelse med ansvarsreformene for psykisk utviklingshemmede vil dette også gjelde personer uten gjennomført grunnskole eller under videregående opplæring. Til høyere utdanning finnes ingen lovfestede rettigheter til transport, verken generelt eller for forflytningshemmede spesielt. Syketransport (til lege, sykehus m.m.) blir dekket for alle. Ansvaret for syketransporten ble 1. januar 2004 overført fra folketrygden til de regionale helseforetakene.

<sup>2</sup> Dette gjelder fylkene Finnmark, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Sogn og Fjordane, Hordaland, Buskerud, Akershus og Østfold.



bilstønad, men det kan ikke gis stønad til bil til personer som først fyller vilkårene etter fylte 70 år.

### **3.2 Grunnstønad til dekning av nødvendige ekstraavgifter til transport, herunder drift av den funksjonshemmedes bil**

Funksjonshemmede kan også få grunnstønad til dekning av nødvendige ekstraavgifter<sup>3</sup> til en rekke formål, herunder transport.<sup>4</sup> Dette inkluderer også drift av trykdebil. Grunnstønad til drift av egen bil ytes kun når lidelsen medfører at det ikke er rimelig å forvente at vedkommende kan gå den aktuelle strekningen, bruke offentlige transportmidler (der slike finnes) eller benytte andre transportmidler. Stønad ytes kun dersom søkeren faktisk har en ekstraavgift sammenlignet med ikke-funksjonshemmede i samme situasjon. Den som har fått stønad til kjøp av bil etter folketrygdloven har rett til grunnstønad. Som en hovedregel gis det grunnstønad sats 3 til drift av bilen, men hvis vedkommende kan dokumentere et høyere utgiftsnivå kan det gis en høyere sats. Lavere grunnstønadssats kan benyttes dersom bilen i vesentlig grad benyttes til andre formål enn til transport av den stønadsberettigede. Dette vil først og fremst være tilfelle når den stønadsberettigede på grunn av alder eller andre grunner ikke kan kjøre bilen selv.

Grunnstønadens laveste sats er 545 kroner pr. måned, mens sjette og høyeste sats er 2 729 kroner pr. måned. Søker må dokumentere ekstraavgifter som minst utgjør 545 kroner pr. måned (6 540 kroner pr. år) for å få rett til grunnstønad sats 1. Stønad etter høyere sats gis dersom ekstraavgiftene minst svarer til den forhøyede satsen, jf. satser for grunnstønad fra 1.1.2003. Grunnstønad til transport kan bare ytes når vilkårene for stønad er oppfylt før søkeren fyller 70 år.

Ved vurderingen av tildeling av grunnstønad til transport, skal det legges vekt på om søkeren har behov for særskilt transport, dvs. annen type transport enn ikke-funksjonshemmede i samme situasjon. Unntaksvis kan det også gis grunnstønad i tilfeller der søkeren har økt behov for transport på grunn av selve sykdommen, selv om vedkommende kan benytte offentlig transport. Ekstraavgiftene til transport kan være i form av utgifter til drosje, privat kjøring, drift av eget kjøretøy eller helt unntaksvis økt bruk av offentlig transport. Kravet om at ekstraavgiftene må være nødvendige innebærer at den aktuelle personen må ha et reelt behov for å reise, og at det eventuelt er nødvendig at særskilt transport benyttes. Ekstraavgiftenes størrelse vil avhenge av reisebehovet samt hva slags transport som benyttes. Ved vurderingen av om det foreligger et nødvendig behov for særskilt transport, skal det foretas en sammenligning mellom den reisemåten det er påkrevd at søkeren benytter for å dekke sitt reisebehov, og den rimeligste reisemåten en naturlig kan forvente at en ikke-funksjonshemmet person benytter for å dekke sitt transportbehov.

---

<sup>3</sup> Med nødvendige ekstraavgifter menes utgifter til et formål som "friske" ikke har, eller høyere utgifter til samme formål. Ekstraavgiftene må være oppstått som følge av varig sykdom, skade eller lyte. Med varig menes normalt 2-3 år.

<sup>4</sup> Grunnstønad kan gis til å dekke ekstraavgifter til følgende formål: Drift av tekniske hjelpemidler, transport, førerhund, teksttelefon og i særskilte tilfeller vanlig telefon, bruk av proteser og støttebandasjer samt på grunn av fordyret kosthold ved diett eller som følge av slitasje på klær og sengetøy.

### **3.3 Reisetilskudd ved midlertidig sykdom som et alternativ til sykepenges**

Reisetilskuddsordningen er en ordning der det kan søkes om tilskudd til arbeidsreiser for personer som ikke kan reise på vanlig måte grunnet sykdom eller skade. For å få tilskudd må vilkårene for rett til sykepenges være oppfylt. Tilskuddsbeløpet begrenses oppad til det beløp søkeren ville ha fått utbetalt i sykepenges for den aktuelle perioden. I 2003 ble det brukt knapt 2,7 mill. kroner til reisetilskudd. Trygdeetaten administrerer ordningen.

### **3.4 Dekning av reiseutgifter knyttet til yrkesrettet attføring**

Den som på grunn av sykdom, skade eller lyte har fått sin evne til å utføre inntektsgivende arbeid varig nedsatt eller fått sine muligheter for å velge yrke eller arbeidsplass vesentlig innskrenket kan ha rett til yrkesrettet attføring (folketrygdloven § 11-5). Til personer som går på et yrkesrettet attføringstiltak ytes stønad til dekning av nødvendige utgifter til daglige reiser i forbindelse med attføringstiltaket (forskrift av 11. september 2001 nr. 1079 om yrkesrettet attføring § 2-4). Stønaden ytes ikke til medlemmer som mottar sykepenges etter folketrygdloven kap. 8 eller som har ordinær lønn gjennom tiltaket da disse forutsettes å dekke denne typen utgifter av sin ordinære livsoppholdsyttelse. I 2003 ble det totalt gitt vel 4 mill. kroner til dekning av reiseutgifter i forbindelse med attføring. Aetat administrerer ordningen.

### **3.5 Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-ordningen)**

Funksjonshemmede som har betydelige problemer med å bruke ordinære kollektive transportmidler kan søke fylkeskommunen om å komme inn under ordningen med tilrettelagt transport (TT-ordningen). Søknaden sendes til sosialkontoret i søkerens kommune som godkjenner nye brukere.<sup>5</sup> Ordningen gir godkjente brukere støtte (et årlig reisebeløp eller et gitt antall turer) til å gjennomføre fritidsreiser med taxi eller spesialbil. TT-ordningen er ingen lovpålagt rettighet for personer med funksjonshemming, men kun et tilbud fylkeskommunene er pålagt å gi. De fylkeskommunale ordningene varierer derfor kvalitetsmessig mellom de ulike fylkene, spesielt med hensyn på antall reiser og pris (egenandel), jf. Solvoll m.fl. (2001). Arbeids- og utdanningsreiser er utelukket fra TT-ordningen, da denne skal brukes til fritidsreiseformål. Unntaket er i hovedsak Oslo samt noen få andre kommuner, der Trondheim har flest brukere utenom Oslo. Selv om brukerne allikevel benytter reisene til arbeids- og utdanningsreiser ville alle (unntatt brukere i Oslo) ha brukt opp reisene i løpet av en uke eller to.

### **3.6 Arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede**

Forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser ble etablert av Samferdselsdepartementet og Sosial- og Helsedepartementet i 2001 som et tilbud til personer som falt utenfor de eksisterende ordninger beskrevet ovenfor, slik at disse ikke behøvde å takke nei til arbeid eller utdanning på grunn av manglende transportmuligheter. Dette vil kunne være permanent funksjonshemmede som ikke kan ha egen bil (eller som i perioder ikke kan bruke bil), som ikke er under attføring, og som ikke vil få dekket ekstrautgifter til arbeids- eller utdanningsreiser fordi grunnstønaden er "brukt opp" til andre nødvendige formål, og som ikke får dekket reiser til/fra arbeid/utdanning gjennom TT-ordningen. Forsøket vil vare ut 2004, og i løpet av dette året vil det politisk besluttes om ordningen skal bli permanent og i så tilfelle hvordan

---

<sup>5</sup> Unntaket er Akershus, der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningnemnd.

den skal organiseres. En evaluering av forsøket er foretatt av Nordlandsforskning og erfaringene med forsøket så langt er dokumentert i Amundsveen og Solvoll (2003) og Solvoll og Amundsveen (2004).

## 4 Saksbehandlingsrutiner

Som det framgår av kapittel 3, finnes det i Norge i dag flere ordninger som er rettet inn mot å redusere det mobilitetsgapet som eksisterer mellom forflytningshemmede personer og personer uten forflytningshemninger. Et hovedskille går mellom de rettighetsbaserte ordningene i trygdeetaten og den budsjettstyrte TT-ordningen som administreres av fylkeskommunene. Ordningene er delvis overlappende, og dette skaper problemer i forhold til både saksbehandlere i kommunene og trygdeetaten samt potensielle brukerne av ordningene.

### 4.1 Søknader om TT

I utgangspunktet godtar alle fylkene søknader fra brukere som også har grunnstønad til transport fra folketrygden. Saksbehandlerne på det enkelte sosialkontor har heller ikke muligheter til å kontrollere om en søker mottar grunnstønad til transport eller ikke, da trygdekontorene på grunn av taushetsplikt ikke kan gi opplysninger om trygdeytelser til enkeltpersoner så fremt denne personen ikke samtykker i at slike opplysninger kan gis. Det er derfor i utgangspunktet kun de medisinske kriteriene som blir avgjørende for om en søker skal få TT, og ikke om søkeren har grunnstønad til transport eller ikke.

Noen fylker har, eller er i ferd med, å endre på søknadsskjemaet slik at når søkeren underskriver på skjemaet samtykker søkeren også i at opplysninger det spørres om på søknadsskjemaet kan bli kontrollerte. Når det således spørres om søkeren mottar grunnstønad til transport eller disponerer trygdefinansiert kjøretøy, vil det ikke være noen juridiske betenkeligheter knyttet til at disse opplysningene kontrolleres.<sup>6</sup> På denne måten kan de fylkene som ønsker å få kunnskaper om hvilke transportrelaterte trygdeytelser en søker om TT måtte ha, få tilgang til dette ved å henvende seg til trygdekontoret.

### 4.2 Søknader om grunnstønad

Retningslinjene for tildeling av grunnstønad er beskrevet i rundskriv fra Rikstrygdeverket datert oktober 2002. Forholdet til fylkeskommunale/kommunale transportordninger er i rundskrivet beskrevet som følger: ”Grunnstønad skal ligge i bunnen i forhold til fylkeskommunale og kommunale transportordninger for funksjonshemmede. Det skilles i denne sammenheng ikke mellom personer med psykisk utviklingshemming og personer med andre funksjonshemninger. Dette betyr at utilstrekkelig tildeling av transporttjenester fra fylkeskommunen/kommunen, kan utløse rett til grunnstønad. Trygdeetaten kan heller ikke kreve at medlemmet søker om fylkeskommunal/kommunal transporttjeneste før en tar stilling til et krav om grunnstønad.”

Dersom en søker faktisk er godkjent TT-bruker, skal det likevel tas hensyn til dette. For å få grunnstønad i dette tilfellet, må de resterende ekstrautgiftene til transport utgjøre minst sats 1 (6 540 kr pr. år). Det presiseres at de alminnelige vilkårene for rett til grunnstønad til transport også gjelder i dette tilfellet. Det innebærer at søkeren må ha behov for særskilt transport eller ha et øket transportbehov på grunn av sin sykdom. Dersom søkeren må betale en egenandel

---

<sup>6</sup> Søknadsskjemaet som benyttes ved søknad om brukergodkjenning til forsøket med tilrettelagt transport til arbeids- eller utdanningsreiser, jf. <http://odin.dep.no/archiv/sdvedlegg/01/02/arbei037.pdf>, er utformet slik, og opplysninger fra trygdeetaten viser at en ved kontroll har avdekket at flere av søkerne har unnlatt å oppgi at de mottar trygdeytelser som det spørres om i skjemaet.

for TT, regnes dette ikke som en grunnstønadsbetinget ekstraavgift. Utgifter til ledsager/støttekontakt som søkeren måtte ha behov for å ha med seg, er heller ikke en grunnstønadsbetinget ekstraavgift, da dette anses som en del av den omsorg kommunene er pliktige til å gi etter sosialtjenestelovens § 4-2.

Etter Sosialdepartementets syn gir vilkåret i § 6-3 første ledd (at det skal foreligge nødvendige ekstraavgifter) også adgang til å ta grunnstønad til transport opp til revurdering når medlemmet eventuelt senere får tildelt TT fra fylkeskommunen. Sosialdepartementet forutsetter at en søker i en slik situasjon har opplysningsplikt etter § 21-3 (endrede forhold).

På grunn av at folketrygdloven er en rettighetslov, innebærer det ovenstående at grunnstønaden skal ligge i bunnen når ytelsene til stønadmottaker beregnes. Det betyr at trygde-etaten ikke kan avslå en søknad og kreve at det søkes om TT først. Dersom søkeren likevel mottar TT-ytelser, skal disse ytelsene gå til fradrag ved beregningen av ekstraavgiftene.

## 5 Ytelser og "målgrupper" for støtteordningene

Både ytelser og antall brukere varierer betydelig mellom TT-ordningen, bilstønadordningen og grunnstønad til transport. I tabell 5.1 er de samlede offentlige ytelsene til de tre ordningene vist.

**Tabell 5.1: Antall brukere og ytelser til TT, bilstønad og grunnstønad til transport. Tall fra 2003.**

Type ordning	Brukere	Ytelser		
		Totalt (1 000 kr)	Andel	Pr. person
TT	112 000	400 000	22 %	3 600
Bilstønad	25 000	800 000	44 %	32 000
Grunnstønad (transport)	72 000	640 000	35 %	8 900
<b>Sum/snitt</b>	<b>209 000</b>	<b>1 840 000</b>	<b>100 %</b>	<b>8 800</b>

Kilde: Rikstrygdeverket og egne beregninger.

Tabell 5.1 viser at det i 2003 ble brukt vel 1 800 mill. kroner på de tre ordningene. Av dette beløpet gikk 35 % (640 mill. kroner) til grunnstønad til transport, 800 mill. kroner (44 %) til bilstønad mens de resterende 22 % (400 mill. kroner) gikk til TT-ordningen. Sammenligner vi ytelsene pr. person ser vi at forskjellene er svært store. Mens en gjennomsnittlig TT-ytelse var 3 600 kroner pr. person i 2003, var den gjennomsnittlige grunnstønaden til transport knapt 9 000 kroner (tilsvarende sats 2-3).<sup>7</sup> Av de som mottar bilstønad, utgjør gjennomsnittlig årlig støttebeløp om lag 32 000 kroner.<sup>8</sup>

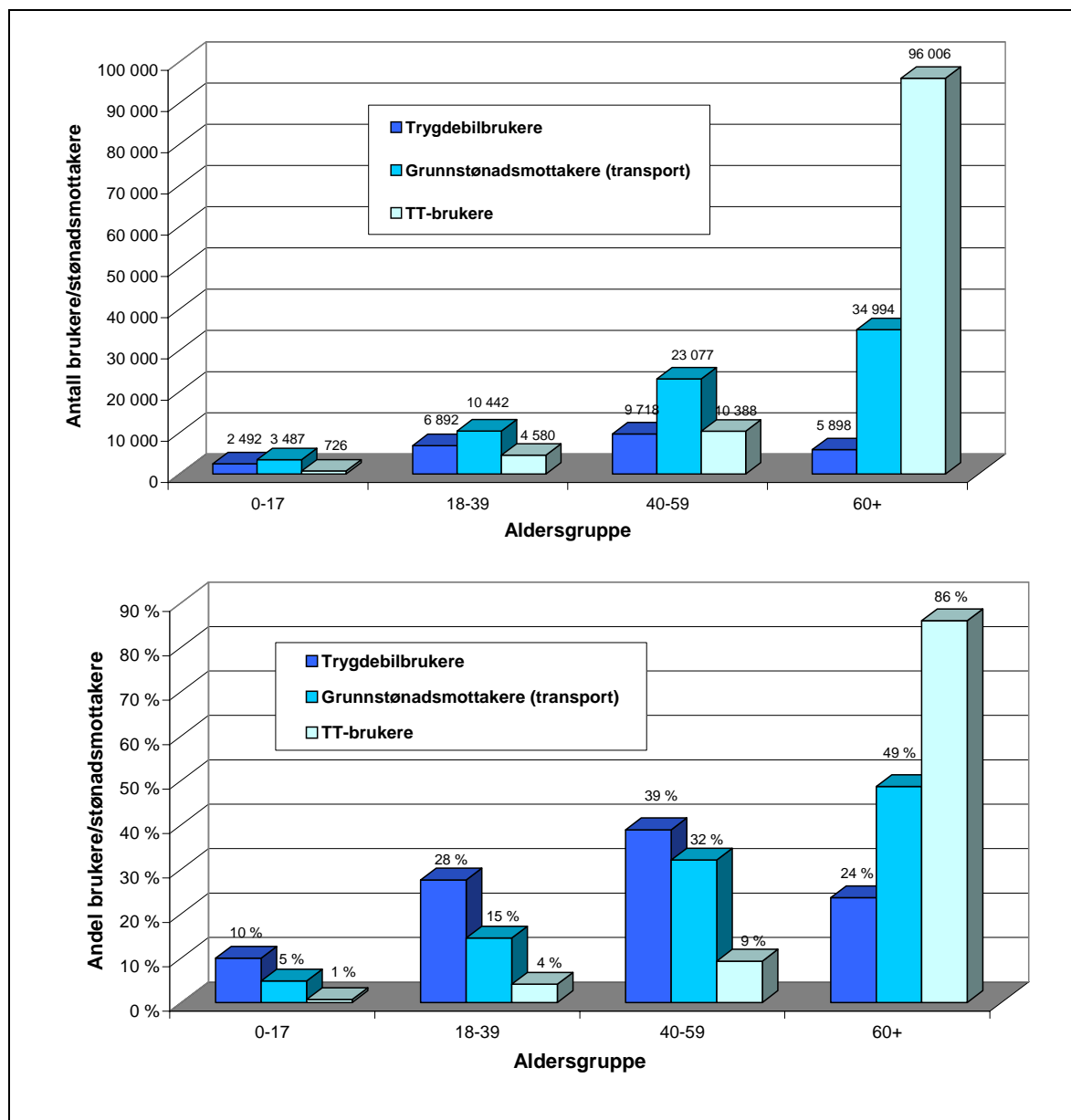
I 2003 var det 209 000 personer som enten var godkjente TT-brukere, mottok grunnstønad til transport eller disponerte kjøretøy finansiert av Rikstrygdeverket. Av de 209 000 personene var 112 000 personer godkjente TT-brukere, 72 000 personer mottok grunnstønad til transport mens om lag 25 000 personer disponerte trygdefinansiert kjøretøy. Antall individer vil være en god del lavere enn 209 000, i og med at mange trygdebilbrukere også mottar grunnstønad til transport samt at en del personer mottar både TT og grunnstønad til transport og/eller bilstønad. Vi har anslått at antall enkeltindivider er omlag 162 000 når vi korrejerer for at en person kan motta ytelser fra flere ordninger. Hvordan vi har anslått overlappingen mellom ordningene er vist i kapittel 6.

Av stønadsmottakerne er det flest kvinner. Kvinneandelen er høyest blant TT-brukerne med 74 % og lavest blant mottakere av bilstønad med 51 %. Av de som mottok grunnstønad til transport var 61 % kvinner i 2003. For alle ordningene sett under ett var 2/3 av brukerne og stønadsmottakerne kvinner.

Hvis vi ser på aldersfordelingen til TT-brukerne og mottakerne av grunnstønad til transport og bilstønad, får vi en fordeling som vist i figur 5.1.

<sup>7</sup> Gjennomsnittlig TT-ytelse i 2003 var vel 2 200 kroner når vi ikke inkluderer ytelsene gitt til TT-brukerne i hovedstaden.

<sup>8</sup> Ytelsene pr. bilstønadsmottaker blir omlag 24 000 kroner når vi *ikke* inkluderer støtte til opplæring samt nødvendig ombygging av og ekstraustyr til kjøretøyet.



**Figur 5.1: Antall og andel TT-brukere, trygdebilbrukere og mottakere av grunnstønad til transport etter alder. Tall fra 2003.<sup>9</sup>**

Øverste del av figur 4.1 gjenspeiler den store forskjellen i *antallet* brukere av de ulike ordningene, og her ser vi tydelig TT-ordningens svært store antall eldre personer. Av 112 000 TT-brukere var 96 000 personer over 60 år i 2003. Nederste del av figuren viser at  $\frac{3}{4}$  av trygdebilbrukerne befinner seg i aldersgruppen 18-59 år. Når det gjelder grunnstønad til transport er hovedtyngden av mottakerne (vel 80 %) i aldersgruppen 40-59 år. TT-brukerne skiller seg ut med en svært gammel ”kundegruppe”. Her er 86 % av brukerne eldre enn 60 år.

<sup>9</sup> Fordelingen av TT-brukerne på aldersgrupper er foretatt med utgangspunkt i aldersfordelingen til brukerne i Østfold og Nordland. Når det gjelder TT-brukerne (i Nordland og Østfold) er 78 % eldre enn 70 år og 54 % over 80 år. Vi har også sett på aldersfordelingen til TT-brukerne i Oslo. Her er også 86 % eldre enn 60 år, men i hovedstaden er brukerne enda eldre enn i Nordland og Østfold, da 81 % er over 70 år og hele 68 % er over 80 år.

## 6 "Overlapping" mellom ordningene

TT-ordningen, trygdebilordningen og grunnstønad til transport, er ordninger som er ment å dekke funksjonshemmedes transportbehov ut over det tilbudet som gis gjennom den ordinære kollektivtransporten. Således må ordningene kunne betraktes som delvis alternative ordninger med unntak av grunnstønad til drift av trygdebil som er en komplementær yttelse i forhold til trygdebilordningen. Det vil derfor være av interesse å forsøke å anslå hvor stor denne "overlappingen" mellom ordningene er.

Populasjonen av trygdefinansierte kjøretøy er omlag 25 000. En del av brukerne av disse kjøretøyene mottar også TT fra fylkeskommunen. I dag er situasjonen slik at personer med trygdebil ikke godkjennes som TT-brukere i 1/3 av fylkene. I de resterende 2/3 av fylkene kan slike personer godkjennes som TT-brukere, men da som oftest med betydelig reduserte ytelser. Beregninger gjennomført i Solvoll (2004) indikerer at 4 000 – 5 000 TT-brukere også disponerer trygdefinansierte kjøretøy. Dette utgjør omlag 4 % av TT-brukerne og 16-20 % av dem som disponerer trygdebil. Et grovt anslag viser at disse personene årlig mottar mellom 15 og 20 mill. kroner i TT-ytelser, noe som utgjør knapt 5 % av de totale ytelsene til TT.

Tabell 6.1 gir en oversikt over hvor mange personer som mottar TT, grunnstønad til transport samt begge disse ytelsene i fire fylker. På bakgrunn av tallene fra disse fylkene er graden av overlapping mellom de to aktuelle ordningene anslått for hele landet. Det metodiske opplegget for beregningene er nærmere beskrevet i Solvoll (2004).

**Tabell 6.1: Personer som mottar både TT og grunnstønad til transport. Tall fra Østfold, Oslo, Akershus og Hordaland samt anslag for hele landet. 2003/2004.**

Fylke	Mottakere av			Mottakere av begge ytelser	
	TT	Grunnstønad til transport	Både TT og grunnstønad til transport	Andel av TT-brukere	Andel av grunnstønads-mottakere (transport)
Østfold	2 071	6 283	677	33 %	11 %
Oslo	18 677	7 387	3 287	18 %	44 %
Akershus	11 196	7 009	2 503	22 %	36 %
Hordaland	13 700	5 889	2 147	16 %	36 %
Sum/snitt	45 644	26 568	8 614	19 %	32 %
Norge	112 000	72 000	22 000	20 %	31 %

Kilde: Rikstrygdeverket, Østfold, Oslo, Akershus og Hordaland fylkeskommuner samt egne beregninger.

Tabell 6.1 viser at det i de 4 aktuelle fylkene er vel 45 600 TT-brukere og nesten 26 600 mottakere av grunnstønad til transport. Det er vel 8 600 personer som både er godkjente TT-brukere og mottakere av grunnstønad til transport. Dette innebærer at 19 % av TT-brukerne og 32 % av mottakerne av grunnstønad i disse 4 fylkene mottar både TT og grunnstønad til transport. Dersom vi antar at "overlappingen" i de 4 fylkene er representativ for resten av fylkene, har vi beregnet at det for landet som helhet er omlag 22 000 personer som er både godkjente TT-brukere og mottakere av grunnstønad til transport.

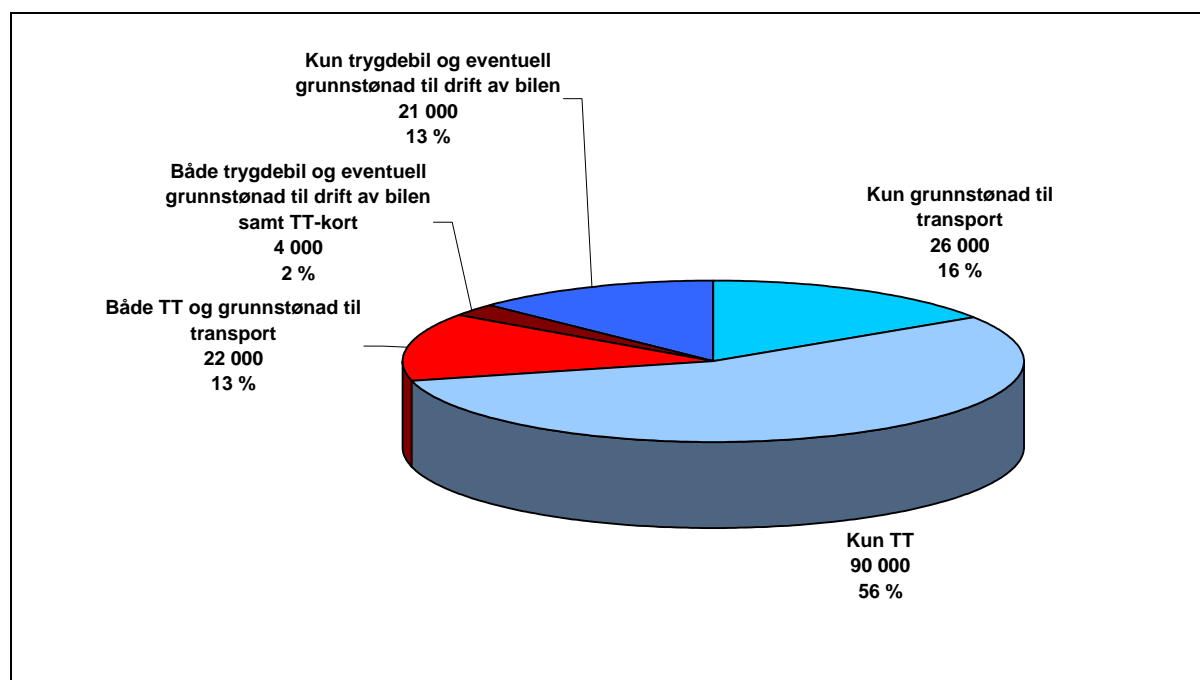
Når vi tar hensyn til at 22 000 personer er TT-brukere samtidig som de mottar grunnstønad til transport, sitter vi igjen med 90 000 "rene" TT-brukere og 26 000 "rene" mottakere av grunn-



stønad til transport.<sup>10</sup> Vi har beregnet at de 22 000 personene som er godkjente TT-brukere og samtidig mottar grunnstønad til transport, mottok 78 mill. kroner i TT-ytelser og i underkant av 200 mill. kroner i grunnstønad til transport i 2003. De mottatte ytelser utgjør knapt 20 % av de samlede TT-ytelser og vel 30 % av utbetalingene av grunnstønad til transport.

I Solvoll (2004) anslås det at det foretas en samordning mellom grunnstønad til transport og TT ved ca. 2/3 av trygdekontorene. Dette innebærer at flere som får både grunnstønad og TT mottar en lavere grunnstønadssats enn det de ville hatt dersom de ikke hadde mottatt TT-ytelser fra fylkeskommunen. Således skal i prinsippet de ytelsene disse i sum mottar fra fylkeskommunen gjennom TT-ordningen og fra trygdeetaten i form av grunnstønad til transport, tilsvare de merutgifter til transport disse personene har dokumentert å ha. Det er vanskelig å anslå hvor mange personer som får ”samordnet” ytelsene på denne måten, men det er viktig å være klar over at i de tilfeller ytelsene til en person som mottar både TT og grunnstønad til transport er samordnet, så er det ikke riktig å si at denne personen får ”for mye”, begrunnet ut fra at personen mottar ytelser fra to ”kilder”.

Anslagsvis 162 000 personer har enten TT-ytelser, trygdebil eller grunnstønad til transport. På bakgrunn av den beregnede ”overlappingen” mellom ordningene kan situasjonen visualiseres som i figur 6.1.



**Figur 6.1: Antall trygdebilbrukere, TT-brukere, mottakere av grunnstønad til transport samt mottakere av flere av ordningene. Anslag 2003/2004.**

Figur 6.1 viser at 56 % av mottakene av transportrelaterte ytelser har kun TT-kort. Dette utgjør omlag 90 000 personer. Ellers mottar 16 % eller 26 000 personer grunnstønad til transport men ingen andre transportrelaterte ytelser. Personer som disponerer trygdebil (der de fleste også mottar grunnstønad til transport til drift av bilen), utgjør 13 % av stønadsmottakerne eller anslagsvis 21 000 personer. Omtrent like mange personer mottar både TT og

<sup>10</sup> I tillegg til disse 26 000 grunnstønadmottakerne, antar vi at om lag 24 000 personer mottar grunnstønad til drift av trygdebil.

grunnstønad til transport. Så er det et mindretall, grovt anslått 4 000 personer, som disponerer trygdebil samtidig som de også er godkjente TT-brukere. Slik vi har definert begrepet ”overlapping”, så er det ca. 26 000 personer, tilsvarende 15 % av mottakerne av transportrelaterte ytelser, som mottar ytelser fra det vi har definert som ”overlappende” transportrelaterte ordninger.

## 7 Konklusjoner og avsluttende bemerkninger

Vi anslo i kapittel 5 at omlag 162 000 personer mottar en eller flere av de transportrelaterte ytelsene TT, grunnstønad til transport eller trygdebil. Av disse personene er det anslagsvis rundt 15 %, tilsvarende 26 000 personer, som mottar ytelser som vi har definert som ”overlappende”. Av disse er det 22 000 personer som mottar både TT-ytelser fra fylkeskommunen samtidig som de mottar grunnstønad til transport fra trygdeetaten, mens de resterende 4 000 personene disponerer trygdefinansiert kjøretøy<sup>11</sup> samtidig som de er godkjente TT-brukere.<sup>12</sup> Et sentralt spørsmål blir om denne ”overlappingen” er et problem eller om den er av en slik karakter at de ytelsene som den enkelte mottar står i et rimelig forhold til de merkostnader disse personene har, og som ordningene er ment å kompensere for. Dette er et vanskelig spørsmål å besvare, men avslutningsvis vil vi reflektere litt rundt dette spørsmålet.

Opplysninger fra Rikstrygdeverket viser at de fleste grunnstønadmottakerne har relativt lav inntekt, kun et fåtall har høye inntekter. For personer over 18 år var medianinntekten i 2003 ca. 120 000 kroner. 2/3 har en årsinntekt mellom 50 000 og 150 000 kroner. Kun 2 % av grunnstønadmottakerne tjener over 400 000 kroner. Til sammenligning var medianinntekten til personer over 17 år *uten* pensjon 217 500 kroner. (Rikstrygdeverket, 2003). Dette viser at grunnstønaden i det alt vesentlige tilfaller personer med lave inntekter og for de fleste en lav lønnsevne. Om en del av disse personene i tillegg får ytelser fra fylkeskommunen i form av TT-kort, som jevnt over representerer små ytelser, jf. tabell 3.1, trenger derfor ikke dette å bety at de får både i ”pose og sekk”, men at ytelsene samlet sett er med på å gi en kompensasjon som kan betraktes som rimelig. Dette kan også begrunnes ut fra det faktum at det i følge Rikstrygdeverket er slik at mange grunnstønadmottakere har høyere merutgifter enn det grunnstønaden dekker. Dette skyldes primært det satsbaserte systemet, dokumentasjonskravet og formålsbegrensningene.

Med utgangspunkt i det ovenstående kan det argumenteres for at TT-ordningen og grunnstønad til transport ikke overlapper hverandre, men snarere ”løper ved siden av” hverandre. Begge ytelsene er i de fleste tilfellene nødvendige for at stønadmottakerne skal få tilnærmet de samme muligheter som den øvrige befolkningen, da grunnstønad alene sjelden vil kunne gi den muligheten innenfor dagens økonomiske rammer. Som nevnt i kapittel 4, foregår det en viss samordning av grunnstønad og TT fra trygdeetatens side. Dette innebærer at ytelsene til en del av de personene som har både TT og grunnstønad til transport er samordnet, slik at vi må anta at de samlede ytelsene for disse ikke overstiger de merutgifter til transport som de aktuelle personene har. Allikevel kan det nok finnes eksempler på personer som mottar ikke samordnende ytelser som en del vil betrakte som ”romslige”. Dette vil spesielt være tilfelle i de kommuner der saksbehandler på trygdekontoret ikke tar hensyn til om søkeren mottar TT-ytelser og der kommunen ligger i et fylke som gir ”høye” TT-ytelser.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Anslagene på de som mottar TT-ytelser, og samtidig disponerer trygdebil, er svært usikre.

<sup>12</sup> De aller fleste som har trygdefinansiert kjøretøy mottar også grunnstønad til drift av kjøretøyet. Trygdebil og grunnstønad til transport gitt ut fra søkerens ekstrautgifter til drift av bilen, anser vi som *komplementære* ytelser og ikke som *overlappende* ytelser.

<sup>13</sup> Dette vil spesielt gjelde Oslo, men her har vi inntrykk av at saksbehandlerne på trygdekontorene kjenner godt til den gode TT-ordningen i hovedstaden og dermed ikke innvilger grunnstønad til transport til søkere som har TT-kort. Denne praksisen kan muligens være en forklaring på den relativt lave andelen TT-brukere i Oslo som også har grunnstønad til transport, jf. tabell 6.1.

Selv om de to ”overlappende” ordningene, TT og grunnstønad til transport, ikke nødvendigvis er et problem i forhold til at en del personer mottar ytelser fra flere kilder, vil det i en del tilfeller oppstå en ”spillsituasjon” mellom saksbehandlerne på sosialkontorene (som behandler søknader om TT) og saksbehandlerne på de lokale trygdekontorene (som behandler søknader om grunnstønad). Spesielt i de tilfeller der det ikke er helt klart om kriteriene for å motta offentlige transportytelser er tilstede eller der TT-kvotene er oppbrukt, kan en lettvinnt løsning være å henvise søkeren til å søke på ”den andre” ordningen. Denne muligheten benyttes nok begge veier, men pr. i dag må vi nok si at det er trygdeetaten som sitter med de ”beste kortene”. Siden grunnstønad er en *rettighet* (dersom kriteriene for å motta ytelser er oppfylt) mens TT ikke er det, vil det imidlertid være vanskeligere for trygdeetaten å avvise en søker som oppfyller kriteriene enn det vil være for fylkeskommunene som administrerer en budsjettstyrt ordning.

Siden ytelsene fra TT-ordningen varierer betydelig geografisk<sup>14</sup>, og siden saksbehandlingen i trygdeetaten ikke er så strømlinjeformet som retningslinjene kan gi inntrykk av, vil personer som har ekstra store transportkostnader på grunn av forflytningsvansker, kunne motta ytelser på svært ulike nivå alt etter hvor de måtte være bosatt. At transportstandarden for personer med forflytningsproblemer varierer alt etter hvor en er bosatt, vil nok mange oppfatte som urettferdig. I denne sammenheng er det imidlertid viktig å huske på at transportstandarden for personer uten forflytningsproblemer heller ikke er den samme, da både takster og rutetilbud varierer betydelig rundt om i landet.

Som nevnt innledningsvis har myndighetene lansert rimelig ambisiøse målsettinger knyttet til tilgjengeligheten til offentlige transportsystemer. Strategien er å redusere behovet for selektive ordninger gjennom å øke tilgjengeligheten til buss, båt og tog. Relatert til figur 2.1, innebærer strategien at en gjennom ulike tilgjengelighetstiltak reduserer det tilgjengelighetsgapet som eksisterer i dag. Dersom transportsystemene blir bedre tilrettelagt, vil behovet både for TT og grunnstønad til transport reduseres. Behovet for selektive løsninger vil imidlertid aldri forsvinne, så utfordringen for myndighetene blir å legge til rette for et differensiert offentlig transporttilbud der ordinære bussruter, serviceruter, bestillingsruter, TT-ordningen og trygdebilordningen betraktes som komplementære tilbud i et totalt offentlig transportmarked. Sammensetningen av de ulike ordningene må være slik at de gir størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, gitt at forflytningshemmede skal ha en transportstandard på linje med befolkningen for øvrig.

---

<sup>14</sup> Årlige ytelser pr. bruker (det beløpet ekskl. egenandeler som den enkelte kan reise for) varierte i 2003 fra 981 kroner i Hedmark til vel 9 800 kroner i Oslo. Gjennomsnittet for landet var 3 562 kroner (2 234 kroner) når vi holder Oslo, som har en svært god ordning sammenlignet med alle andre fylker, utenfor.

## Referanser

Amundsveen, R og Solvoll, G (2003): Arbeids- eller utdanningsreiser for funksjonshemmede. Evaluering av forsøksordning. NF-rapport nr. 22/2003. Nordlandsforskning, Bodø.

ECMT (1999): Improving Transport for People with Mobility Handicaps. A guide to good practice. European Conference of Ministers of Transport.

Gillingwater, D and Tyler, N (2001): Specialized transport. In: Button, K.J. and Hensher, D.A. (Eds.). Handbook of Transport Systems and Traffic Control. Elsevier Science Ltd.

Lyche, L og Hervik, A (2001): Full deltakelse og likestilling for funksjonshemmede – økonomiske analyser. Rapport 0102, Møreforskning, Molde.

Lyche, L og Hervik, A (2002): Økonomiske analyser rettet mot funksjonshemmedes tilgang til offentlige transportmidler. Økonomisk forum nr. 2 side 7-11.

Norges Handikapforbund (2001): Tilgjengelighet til offentlig transport. En eksempelsamling utarbeidet av Vista utredning for Norges Handikapforbund, Oslo.

NOU 2001:22: Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer. Sosial- og helsedepartementet.

Rikstrygdeverket (2003): Forholdet mellom TT-ordningen og grunnstønad til transport. Notat til funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, 8. januar 2003.

Solvoll, G and Amundsveen, R (2003): Disability and transport – experience with specialised transport in Norway. Proceedings of the European Transport Conference, Strasbourg, 8 - 11 October 2003.

Solvoll, G og Amundsveen, R (2004): Få brukere av ny arbeidsreiseordning for funksjonshemmede. Samferdsel nr. 1 2004.

Solvoll, G, Amundsveen, R og Anvik, CH (2001): Transportkvantitet og livskvalitet. Transportordningen for forflytningshemmede. NF-rapport nr. 9/2001. Nordlandsforskning, Bodø.

Solvoll, G (2004): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) og sentrale transportrelaterte trygdeytelser. NF-arbeidsnotat nr. 1009/2004. Nordlandsforskning, Bodø.

St.meld. nr 92 (1984-85): Om transport for funksjonshemmede. Samferdselsdepartementet.

St.meld. nr. 46 (1999–2000): Nasjonal transportplan 2001-2011. Samferdselsdepartementet.

St.meld. nr. 26 (2001–2002): Bedre kollektivtransport. Samferdselsdepartementet.

St.meld. nr. 40 (2002–2003): Nedbygging av funksjonshemmende barrierer. Strategier, mål og tiltak i politikken for personer med nedsatt funksjonsevne. Sosialdepartementet.

St.meld. nr. 24 (2003–2004): Nasjonal transportplan 2006-2015. Samferdselsdepartementet.

The Center for Universal Design (1997): Universal Design. North Carolina State University.